



KOMUNIKAT PRASOWY nr 176/22

Luksemburg, 8 listopada 2022 r.

Wyrok Trybunału w sprawie C-873/19 | Deutsche Umwelthilfe (Homologacja pojazdów silnikowych)

Uznane organizacje ochrony środowiska powinny mieć możliwość zaskarżania na drodze sądowej homologacji typu WE pojazdów wyposażonych w „urządzenia ograniczające skuteczność działania”, których stosowanie może być zabronione

Instalowane w pojazdach z silnikiem o zapłonie samoczynnym oprogramowanie ograniczające skuteczność działania układu kontroli emisji w występujących zwykle temperaturach otoczenia i przez większą część roku stanowi zabronione urządzenie ograniczające skuteczność działania

Deutsche Umwelthilfe, stowarzyszenie ochrony środowiska uprawnione do występowania na drogę sądową zgodnie z prawem niemieckim zaskarżyło przed sądem administracyjnym w Szlezwiku-Holsztynie decyzję niemieckiego federalnego urzędu ds. ruchu pojazdów silnikowych dopuszczającą, w odniesieniu do określonych pojazdów marki Volkswagen¹, stosowanie oprogramowania ograniczającego recyrkulację spalin w zależności od temperatury otoczenia.

Za pomocą tego oprogramowania określono okno termiczne skutkujące tym, że współczynnik recyrkulacji spalin wynosi 0% w temperaturze otoczenia poniżej -9 °C, 85% w warunkach, w których temperatura otoczenia wynosi pomiędzy -9 °C a 11 °C, a następnie wzrasta w temperaturze wyższej od 11 °C, aż wreszcie osiąga 100% w warunkach, w których temperatura otoczenia przekracza 15 °C. Współczynnik recyrkulacji spalin ulega zatem obniżeniu do 85%, w sytuacji gdy osiągnięta zostaje średnia temperatura stwierdzona w Niemczech, która w 2018 r. wynosiła 10,4 °C.

Według Deutsche Umwelthilfe tego rodzaju okno termiczne stanowi zabronione przez prawo Unii urządzenie ograniczające skuteczność działania.

Republika Federalna Niemiec, przeciwko której wniesiono skargę, podniosła, że Deutsche Umwelthilfe nie ma czynnej legitymacji procesowej do zaskarżenia spornej decyzji zmieniającej homologację typu WE, w związku z czym wniesiona przez to stowarzyszenie skarga jest niedopuszczalna. Państwo to twierdzi ponadto, że wspomniane okno termiczne jest zgodne z prawem Unii.

Mając wątpliwości odnośnie do tych dwóch kwestii, sąd administracyjny w Szlezwiku-Holsztynie zwrócił się do Trybunału Sprawiedliwości o dokonanie wykładni, po pierwsze, konwencji z Aarhus o dostępie do informacji, udziale społeczeństwa w podejmowaniu decyzji oraz dostępie do sprawiedliwości w sprawach dotyczących środowiska, w związku z Kartą praw podstawowych Unii Europejskiej (zwaną dalej „Kartą”), a po drugie, rozporządzenia nr 715/2007 w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 5 i Euro 6) oraz w sprawie dostępu do informacji

¹ Chodzi tu o pojazdy oznaczone jako model VW Golf Plus TDI, wyposażone w silnik wysokoprężny typu EA 189 generacji Euro 5.

dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów.

W wydanym dziś wyroku Trybunał odpowiedział, **po pierwsze**, że **konwencję z Aarhus, w związku z Kartą**, należy interpretować w ten sposób, że **sprzeciwia się ona temu, aby stowarzyszenie ochrony środowiska, uprawnione do wszczynania postępowań sądowych zgodnie z prawem krajowym, było pozbawione możliwości zaskarżenia przed sądem krajowym decyzji administracyjnej przyznającej lub zmieniającej homologację typu WE pojazdów, która może być sprzeczna z zakazem stosowania urządzeń ograniczających skuteczność działania układów kontroli emisji zanieczyszczeń**.

Konwencja z Aarhus, interpretowana w związku z Kartą, zobowiązuje państwa członkowskie do zapewnienia skutecznej ochrony sądowej i zabrania tym państwom pozbawiania takich stowarzyszeń możliwości doprowadzenia do kontroli przestrzegania określonych norm wynikających z prawa Unii w zakresie ochrony środowiska.

Po drugie, co się tyczy spornego okna termicznego, Trybunał przypomniał, że – jak orzekł już wcześniej w odniesieniu do identycznego okna termicznego² – **urządzenie, które gwarantuje przestrzeganie dopuszczalnych wartości emisji przewidzianych w tym rozporządzeniu tylko wtedy, gdy temperatura zewnętrzna wynosi od 15 do 33 stopni Celsjusza, a wysokość, na jakiej pojazd się porusza, jest mniejsza niż 1000 metrów nad poziomem morza, stanowi „urządzenie ograniczające skuteczność działania”**.

Zgodnie z rozporządzeniem nr 715/2007, stosowanie urządzeń ograniczających skuteczność działania układów kontrolujących emisje zanieczyszczeń jest zabronione. Jednakże, jak orzekł już wcześniej Trybunał, **urządzenie ograniczające skuteczność działania może być uzasadnione w drodze wyjątku, jeżeli zostanie ustalone, że urządzenie to odpowiada ściśle potrzebie uniknięcia bezpośredniego ryzyka uszkodzenia lub awarii silnika, spowodowanych wadliwym działaniem elementu układu recyrkulacji spalin o takiej wadze, że powodują one konkretne zagrożenie w trakcie prowadzenia pojazdu wyposażonego w to urządzenie**. Zadaniem sądu odsyłającego jest ustalenie, czy w tym wypadku tak właśnie jest.

Co więcej, jak Trybunał orzekł już wcześniej, urządzenie ograniczające skuteczność działania **„jest niezbędne” wyłącznie wtedy, gdy** w chwili uzyskania homologacji typu WE tego urządzenia lub pojazdu wyposażonego w takie urządzenie **żadne inne rozwiązanie techniczne nie pozwala uniknąć bezpośredniego ryzyka uszkodzenia silnika lub awarii silnika powodujących konkretne niebezpieczeństwo podczas prowadzenia pojazdu**.

W każdym razie Trybunał przypomniał, że nawet jeśli urządzenie ograniczające skuteczność działania jest niezbędne, jak opisano to wyżej, **to jest ono zabronione, jeżeli w normalnych warunkach ruchu drogowego miałoby funkcjonować przez większą część roku**. Dopuszczenie takiego urządzenia mogłoby bowiem doprowadzić do tego, że odstępstwo od zakazu byłoby stosowane częściej niż zakaz, co skutkowałoby nieproporcjonalnym naruszeniem samej zasady ograniczania emisji tlenu azotu (NO_x).

UWAGA: Odesłanie prejudycjalne pozwala sądom państw członkowskich, w ramach rozpatrywanego przez nie sporu, zwrócić się do Trybunału z pytaniem o wykładnię prawa Unii lub o ocenę ważności aktu Unii. Trybunał nie rozpoznaje sporu krajowego. Do sądu krajowego należy rozstrzygnięcie sprawy zgodnie z orzeczeniem Trybunału. Orzeczenie to wiąże w ten sam sposób inne sądy krajowe, które spotkają się z podobnym problemem.

Dokument nieoficjalny, sporządzony na użytek mediów, który nie wiąże Trybunału Sprawiedliwości.

[Pełny tekst i streszczenie](#) wyroku są publikowane na stronie internetowej CURIA w dniu ogłoszenia.

Osoba odpowiedzialna za kontakty z mediami: Jarosław Zasada ☎ (+352) 4303 2793

Nagranie wideo z ogłoszenia wyroku jest dostępne przez „[Europe by Satellite](#)” ☎ (+32) 22964106.

² Wyroki Trybunału z dnia 14 lipca 2022 r., *GSM Invest*, [C-128/20](#), *Volkswagen*, [C-134/20](#), a także *Porsche Inter Auto i Volkswagen*, [C-145/20](#) (zob. także komunikat prasowy nr [124/22](#)).

Pozostańmy w kontakcie!

